



ATTORNEY DOCKET NO. BOE01 047

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re the Patent Application of Hans-Joachim Wysk, et al.

Serial No.: 10/757,409

Art Unit: Unassigned

Filed: January 15, 2004

Examiner: Unassigned

Title: MOTOR HOUSING FOR AN ELECTRIC MOTOR

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT

Mail Stop PATENT APPLICATION

Commissioner for Patents

P.O. Box 1450

Alexandria, Virginia 2313-1450

Sir:

In accordance with the provisions of 35 U.S.C. 119 and 37 C.F.R. 1.55(b), applicant hereby claims the benefit of priority of corresponding German Priority Document No. 103 02 130.2. Priority is claimed in the Declaration.

Attached is the German priority document for the subject application. Acknowledgement of receipt of this document is solicited.

Respectfully submitted,

Mark C. Comtois
Attorney for Applicant

Reg. No. 46,285

DUANE MORRIS LLP
1667 K Street, N.W., Suite 700
Washington, DC 20006
Telephone: (202) 776-7801
Telecopier: (202) 776-7801

Dated: February 18, 2004

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 02 130.2
Anmeldetag: 21. Januar 2003
Anmelder/Inhaber: Minebea Co. Ltd., a Japanese Corporation,
Tokio/Tokyo/JP
Bezeichnung: Motorgehäuse für einen Elektromotor
IPC: H 02 K 5/10

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 04. Dezember 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Letang

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

BOEHMERT & BOEHMERT

ANWALTSSOZIOZETÄT

Boehmert & Boehmert - P.O.B. 15 03 08 - D-80043 München

Deutsches Patent- und Markenamt
Zweibrückenstraße 12
80297 München

DR. ING. KARL BOEHMERT, PA (1899-1973)
DIPLOM.-ING. ALBERT BOEHMERT, PA (1902-1993)
WILHELM J. H. STAHLBERG, RA, Bremen
DR.-ING. WALTER HOERMANN, PA*, Bremen
DIPLOM.-PHYS. DR. HENZ GODDARD, PA*, München
DR.-ING. ROLAND LIESEGANG, PA*, München
WOLF-DIETER KUNTZE, RA, Bremen, Altsenat
DIPLOM.-PHYS. ROBERT MÜNZHUBER, PA (1933-1992)
DR. LUDWIG KOUKER, RA, Bremen
DR. (CHEM.) ANDREAS WINKLER, PA*, Bremen
MICHAELA HUTH-DIERIG, RA, München
DIPLOM.-PHYS. DR. MARION TONHARDT, PA*, Düsseldorf
DR. ANDREAS EBERT-WEIDENFELDER, RA, Bremen
DIPLOM.-ING. EVA LIESEGANG, PA*, München
DR. AXEL NORDEMANN, RA, Berlin
DIPLOM.-PHYS. DR. DOROTHEE WEBER-BRÜLS, PA*, Frankfurt
DIPLOM.-PHYS. DR. STEFAN SCHOHE, PA*, München
DR.-ING. MATTHIAS PHILIPP, PA*, Bielefeld
DR. MARTIN WITZ, RA, Düsseldorf
DR. DETMAR SCHÄFER, RA, Bremen
DR. JAN BERND NORDEMANN, LL.M., RA, Berlin
DR. CHRISTIAN CZYCHOWSKI, RA, Berlin
DR. CARL-RICHARD HAARMANN, RA, München
DIPLOM.-PHYS. CHRISTIAN W. APPELT, PA*, München
DIPLOM.-PHYS. DR.-ING. UWE MANASSE, PA*, Bremen
DIPLOM.-PHYS. DR. THOMAS L. BITTNER, PA*, Berlin
DR. VOLKER SCHMITZ, M. Juris (Oxford), RA, München, Paris
DIPLOM.-BIOL. DR. JAN E. KRAUSS, PA*, Berlin

PA - Patentanwalt/Patent Attorney
RA - Rechtsanwalt/Attorney at Law
* - European Patent Attorney
o - Maître en Droit
o - Licencié en Droit
o - Diplôme d'Etudes Approfondies en Conception de Produits et Innovation
Alle zugelassen zur Vertretung vor dem Europäischen Markenamt, Alicante
Professional Representation at the Community Trademark Office, Alicante

PROF. DR. WILHELM NORDEMANN, RA, Potsdam
DIPLOM.-PHYS. EDUARD BAUMANN, PA*, Hohenkirchen
DR.-ING. GERALD KLOPPSCH, PA*, Düsseldorf
DIPLOM.-ING. HANS W. GROENING, PA*, München
DIPLOM.-ING. SIEGFRIED SCHIRMER, PA*, Bielefeld
DIPLOM.-PHYS. LORENZ HANENWINKEL, PA*, Paderborn
DIPLOM.-ING. ANTON FRIEDRICH RIEDERER V. PAAR, PA*, Landsberg
DIPLOM.-ING. DR. JAN TONNIES, RA, RA, Kiel
DIPLOM.-PHYS. CHRISTIAN BIEHL, PA*, Kiel
DR. ANKE NORDEMANN-SCHIFFEL, RA*, Potsdam
DR. KLAUS TIM BRÖCKER, RA, Berlin
DR. ANDREAS DUSTMANN, LL.M., RA, Potsdam
DIPLOM.-ING. NILS T.F. SCHMID, PA*, München, Paris
DR. FLORIAN SCHWAB, LL.M., RA*, München
DIPLOM.-BIOCHEM. DR. MARKUS ENGELHARD, PA, München
DIPLOM.-CHEM. DR. KARL-HEINZ B. METTEN, PA*, Frankfurt
DIPLOM.-ING. DR. STEFAN TARUTIS, PA*, Düsseldorf
PASCAL DECKER, RA, Berlin
DIPLOM.-CHEM. DR. VOLKER SCHOLZ, PA, Bremen
DIPLOM.-CHEM. DR. JÖRK ZWICKER, PA, München
DR. CHRISTIAN MEISSNER, RA, München

In Zusammenarbeit mit/in cooperation with
DIPLOM.-CHEM. DR. HANS ULRICH MAY, PA*, München

Ihr Zeichen
Your ref.

Ihr Schreiben
Your letter of

Unser Zeichen
Our ref.

München,

Neuanmeldung

M30274(L)

21. Januar 2003

Minebea Co., Ltd. a Japanese Corporation
18F Arco Tower
1-8-1 Shimo-Meguro
Meguro-ku
Tokyo 153 0064
Japan

Motorgehäuse für einen Elektromotor

- 10 Die Erfindung betrifft ein Motorgehäuse für einen Elektromotor sowie einen Elektromotor, der in einem solchen Motorgehäuse eingeschlossen ist.

Die Erfindung betrifft allgemein das Gebiet der Elektromotoren und insbesondere Gleichstrommotoren, die als Innenläufermotor oder Außenläufermotor konfiguriert sein können. Noch spezieller kann es sich bei dem Motor um einen elektronisch kommutierten, bürstenlo-

- 21.357 -

Pettenkoferstraße 20-22 · D-80336 München · P.O.B. 15 03 08 · D-80043 München · Telephon +49-89-559680 · Telefax +49-89-347010

MÜNCHEN · BREMEN · BERLIN · DÜSSELDORF · FRANKFURT · BIELEFELD · POTSDAM · KIEL · PADERBORN · LANDSHUT · HOHENKIRCHEN · ALICANTE · PARIS

<http://www.boehmert.de>

e-mail: postmaster@boehmert.de

sen Gleichstrommotor oder einen anderen Permanentmagnet-Motor handeln. Solche Motoren umfassen eine Rotorbaugruppe, die mit einer Welle verbunden ist und einen oder mehreren Permanentmagneten aufweist, sowie eine Statorbaugruppe, die einen z.B. aus Blechen aufgebauten Statorkörper und Phasenwicklungen umfaßt. Zwei Lager sind mit axialem Abstand an der Welle angeordnet, um die Rotorbaugruppe relativ zu der Statorbaugruppe zu lagern. Solche Motoren weisen in der Regel ferner eine Sensorvorrichtung zur Erfassung der Drehlage, Drehzahl und/oder des Drehmoments der Rotorbaugruppe relativ zur Statorbaugruppe auf. Die Sensorvorrichtung kann z.B. einen Positionssensor umfassen.

Der erfindungsgemäße Elektromotor ist insbesondere für Anwendungen im Automobilbereich bestimmt, beispielsweise zur Unterstützung der Lenkung, zum Antreiben einer separat vom KFZ-Motor angeordneten Kühlwasserpumpe eines Kraftfahrzeuges oder als Getriebebeschaltmotor. Solche Motoren kommen häufig im Verbrennungsmotorraum eines Kraftfahrzeuges zum Einsatz, wo sie hohen Umgebungstemperaturen und starken Temperaturschwankungen ausgesetzt sind. Insbesondere in Geländefahrzeugen, die besondere Anforderungen an den Motor, wie Watfähigkeit (Tauchfähigkeit im Wasser) stellen, können die Temperaturschwankungen, welchen der Elektromotor ausgesetzt ist, besonders groß sein. Gleichzeitig muß bei solchen Motoren sichergestellt werden, daß kein Wasser und keine anderen Verschmutzungen in den Motor eindringen können. Die Motoren müssen daher gegen diese äußeren Einflüsse geschützt und robust aufgebaut sein und gleichzeitig großen Temperaturschwankungen standhalten können.

Aus der DE 36 35 297 ist ein Elektromotor in vollkommen geschlossener Bauweise bekannt, der durch eine in dem geschlossenen Gehäuse zirkulierende Flüssigkeit gekühlt wird, wobei Druckausgleichvorrichtungen zum Volumen- bzw. Druckausgleich des Kühlmittels in dem Motor vorgesehen sind.

Aus der DE 44 44 643 ist ein Elektromotor bekannt, in dem eine Druckausgleichseinrichtung durch eine BTFE-Membran realisiert ist, die in einem Verbindungskanal zwischen dem Inneren des Elektromotors und der Außenluft angeordnet ist. Der Druckausgleich wird durch ei-

nen Luftaustausch bewirkt, wobei die Membran verhindert, daß Feuchtigkeit in das Innere des Motorgehäuses gelangt.

Es ist eine Aufgabe der Erfindung, ein Motorgehäuse für einen Elektromotor anzugeben, daß eine optimale Funktionstüchtigkeit des Motors auch bei großen Temperaturschwankungen
5 gewährleistet.

Diese Aufgabe wird durch ein Motorgehäuse mit den Merkmalen von Anspruch 1 gelöst.

Die Erfindung sieht ein Motorgehäuse für einen Elektromotor vor, mit einem Gehäusekörper, der einen Raum zur Aufnahme des Elektromotors eingrenzt, und einer flexiblen Trennwand in dem Gehäusekörper, die einen Ausgleichsraum von dem Raum zur Aufnahme des Elektro-
10 motors abgrenzt. Der Ausgleichsraum ist mit der Umgebung verbunden. Die flexible Trennwand ist vorzugsweise durch eine Membran gebildet. Bei einer besonders bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist der Gehäusekörper durch einen Gehäusedeckel verschlossen, wobei die flexible Trennwand zwischen den Gehäusekörper und den Gehäusedeckel eingefügt ist.

15 Die Erfindung schafft somit ein Motorgehäuse, das durch die flexible Trennwand in zwei Räume aufgeteilt ist, wobei in einem Raum der Motor aufgenommen ist und der andere Raum ein Ausgleichsvolumen bildet, das mit der Atmosphäre verbunden ist. Der Raum zur Aufnahme des Motors ist durch die flexible Trennwand gegen die Atmosphäre abgedichtet. Durch
20 die erfindungsgemäße Bauweise des Motorgehäuses wird ein Ausgleichsvolumen geschaffen, das bei starken Temperaturänderungen des Elektromotors einen Druckausgleich im Motorgehäuse vorsehen kann.

Der Raum zur Aufnahme des Elektromotors ist nach außen weitgehend hermetisch abgedichtet. Wenn sich der Motor im Betrieb erwärmt, dehnt sich die Luft im Inneren des Motorgehäuses aus und erzeugt in dem Raum zur Aufnahme des Elektromotors einen Überdruck. Die-
25 ser Überdruck kann dadurch kompensiert werden, daß die flexible Trennwand in Richtung des Ausgleichsraumes ausgelenkt wird, so daß sich das Volumen des Ausgleichsraums verkleinert und das Volumen des Raums zur Aufnahme des Elektromotors ausdehnt. Wenn der Aus-

gleichsraum mit der Umgebung verbunden ist, kann das im Ausgleichsraum enthaltene Medium entweichen. Dadurch wird der Druck im Raum zur Aufnahme des Elektromotors ausgeglichen.

Wie erwähnt, ist das erfindungsgemäße Motorgehäuse für Elektromotoren im Automobilbereich und insbesondere in Geländefahrzeugen insbesondere in Geländefahrzeugen mit Vier-
5 radantrieb, wie sogenannte Pickup-Trucks, bestimmt. Die Erfindung eignet sich auch besonders für Fahrzeuge mit Bootsanhänger, welche geeignet sind, rückwärts ins Wasser zu fahren, sowie andere Sports Utility-Fahrzeuge. Wenn beispielsweise ein solches Fahrzeug ein Gewässer durchquert und dadurch der Elektromotor in das Wasser gelangt, wird er schlagartig von
10 einer sehr hohen Betriebstemperatur auf die Wassertemperatur abgekühlt, wodurch ein Unterdruck im Motor entsteht. Um zu vermeiden, daß dieser Unterdruck dazu führt, daß das Wasser durch die Lager oder andere undichte Stellen des Motors in den Motorraum angesaugt wird, sieht die Erfindung vor, den Unterdruck durch das Ausgleichsvolumen auszugleichen.

Insbesondere kann die flexible Trennwand in Richtung des Raums zur Aufnahme des Elektromotors ausgelenkt werden, um das Volumen dieses Raums zu verringern und dadurch einen Druckausgleich zu schaffen. In gleichem Maße, wie sich das Volumen des Raums zur Aufnahme des Elektromotors verringert, vergrößert sich das Ausgleichsvolumen. Da der Ausgleichsraum mit der Umgebung verbunden ist, kann bei diesem Vorgang Luft und Flüssigkeit in den Ausgleichsraum eindringen, nicht jedoch in den Raum zur Aufnahme des Elektromotors, welcher durch die flexible Trennwand abgetrennt ist.
15 20

Wenn der Motor sich während des laufenden Betriebs wieder erwärmt, steigt allmählich wieder der Druck in dem Raum zur Aufnahme des Elektromotors und drückt gegen die flexible Trennwand, so daß das Ausgleichsvolumen wieder abnimmt. Bei diesem Vorgang werden Luft und Wasser, die möglicherweise im Ausgleichsraum vorhanden sind, aus diesem herausgedrückt. Wasser in dem Ausgleichsraum kann auch durch Schwerkraft abfließen. Durch geeignete Anordnung der Verbindungskanäle und Verbindungsbohrungen zwischen dem Ausgleichsraum und der Umgebung auf unterschiedlich hohem Niveau, kann das Abfließen durch
25 Schwerkraft unterstützt werden.

Die flexible Trennwand ist erfindungsgemäß vorzugsweise nach Art einer Membran ausgebildet. Sie kann aus einem Elastomer bestehen. Geeignete Werkstoffe zur Herstellung der Membran sind z.B. Acrylnitril-Butadien-Kautschuk (NBR); Ethylen-Propylen-Dien-Kautschuk (EPDM); Fluor-Kautschuk (FKM). Als Werkstoff für die Membran können auch
5 semipermeablen Materialien verwendet werden, sofern sie eine ausreichende Widerstandsfähigkeit haben und die hohen Temperaturen aushalten können. Unter Umständen sind Materialien aus der Textilindustrie, beispielsweise Gore-TexTM geeignet.

Die flexible Trennwand oder Membran hat mehrere Funktionen. Einerseits ermöglicht sie, das Volumen des Raums zur Aufnahme des Elektromotors und das Volumen des Ausgleichsraums
10 in dem Motorgehäuse abhängig von den Druckverhältnissen im Motor zu variieren, um einen Druckausgleich im Motor zu schaffen. Andererseits gewährleistet die flexible Trennwand eine hermetische Abdichtung des Motorraumes gegen den Ausgleichsraum, der zur Umgebung offen ist. Dadurch kann sichergestellt werden, daß in den Ausgleichsraum eindringende Flüssigkeit und andere Verschmutzungen nicht in den Motorraum gelangen. Bei Verwendung
15 eines semipermeablen Werkstoffs kann die flexible Trennwand so gestaltet werden, daß Flüssigkeit zwar von dem Raum zur Aufnahme des Elektromotors in den Ausgleichsraum gelangen kann, nicht jedoch in entgegengesetzte Richtung strömt.

Bei einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist die flexible Trennwand zwischen Gehäusekörper und Gehäusedeckel eingeklemmt und bildet eine Dichtung zwischen diesen.
20 Die flexible Trennwand hat somit die zusätzliche Funktion der Abdichtung des Innenraums des Motorgehäuses.

Der Ausgleichsraum ist vorzugsweise zwischen dem Gehäusedeckel und der flexiblen Trennwand gebildet. Um eine Verbindung zur Umgebung zu schaffen, ist in dem Gehäusedeckel wenigstens ein Durchgang, vorzugsweise sind zwei Durchgänge ausgebildet. Die
25 Durchgänge können als Nuten, Bohrungen oder in anderer Form gebildet sein. Vorzugsweise sind die Durchgänge so geformt, daß keine Feststoffe in den Ausgleichsraum dringen können. Hierzu können labyrinthartige Gänge oder eine verdeckte Bohrung oder Nut vorgesehen sein.

Bei einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung weist der Gehäusedeckel Mittel zur Lagerfixierung der flexiblen Trennwand bei Verformung der Trennwand auf. Diese Mittel können beispielsweise Stege, Rippen oder Pfosten umfassen.

Bei einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist zwischen dem Gehäusekörper und dem Gehäusedeckel eine Kabelführung vorgesehen, die Leitungen zur Verbindung mit dem Elektromotor aufweist. Dabei kann die flexible Trennwand einteilig mit einer Dichtung zwischen der Kabelführung und dem Gehäusekörper und/oder zwischen der Kabelführung und dem Gehäusedeckel ausgebildet sein.

Die Erfindung sieht auch einen Elektromotor mit einem Stator und einem Rotor vor, welche in einem Motorgehäuse der oben beschriebenen Art eingeschlossen sind.

Die Erfindung ist im folgenden anhand bevorzugter Ausführungsformen mit Bezug auf die Zeichnungen näher erläutert. In den Figuren zeigen:

Fig. 1 eine Schnittdarstellung durch einen Elektromotor mit einem Motorgehäuse gemäß der Erfindung;

Fig. 2 eine perspektivische geschnittene Darstellung durch ein Motorgehäuse gemäß der Erfindung; und

Fig. 3 eine perspektivische Explosionsdarstellung eines Motorgehäuses gemäß der Erfindung.

Fig. 1 zeigt eine Schnittdarstellung durch einen Elektromotor mit einem Motorgehäuse gemäß der Erfindung. Der Elektromotor ist vorzugsweise ein bürstenloser Gleichstrommotor oder ein anderer Permanentmagnet-Motor.

Der in Fig. 1 gezeigte Elektromotor weist einen Gehäusekörper 10 und einen Gehäusedeckel 12 auf. An den Gehäusekörper 10 ist ein Flansch 14 zur Befestigung des Motors beispielsweise in einem Kraftfahrzeug angeformt. Dieser Flansch 14 wird auch als A-Flansch bezeichnet.

Der Gehäusekörper 10 hat eine grundsätzlich zylindrische Form und ist drehfest mit einem

Stator 16 verbunden, der einen z.B. aus Blechen aufgebauten Statorkörper 18 und Phasenwicklungen 20 umfaßt. Ein Rotor 22 ist drehfest mit einer Welle 24 verbunden und dreht relativ zu dem Gehäusekörper 10 und dem Stator 16. Der Rotor 22 umfaßt einen Rotormagneten 26 und einen Eisenrückschluß 28. Der Rotor 22 und die Welle 24 sind über zwei Wälzlager 30, 32 in dem Gehäusekörper 10 gelagert. Bei der gezeigten Ausführungsform sind die Wälzlager 30, 32 Kugellager, wobei ein erstes Kugellager 30 in den Flansch 14 des Gehäusekörpers 10 integriert ist und ein zweites Kugellager 32 über einen weiteren Flansch 34, der auch als B-Flansch bezeichnet wird, an dem Gehäusekörper 10 abgestützt ist. Der im wesentlichen zylindrische Gehäusekörper 10 des Motorgehäuses erstreckt sich von dem A-Flansch 14 zu dem B-Flansch 34 und wird durch den Gehäusedeckel 12 abgeschlossen.

Zwischen dem Gehäusekörper 10 und dem Gehäusedeckel 12 ist eine Kabelführung 36 vorgesehen, die Leitungen 38, 40 zur Verbindung mit dem Elektromotor aufnimmt. An dem B-Flansch 34 ist ferner eine Sensorplatine 42 angebracht, die einer Signalgebereinrichtung 44 zugeordnet ist, welche über ein Trägerbauteil 48 an der Welle 24 befestigt ist. Bei der gezeigten Ausführungsform kann die Signalgebereinrichtung 44 beispielsweise Magnetspuren aufweisen, denen ein Positionssensor auf der Sensorplatine 42 gegenüberliegt. Anschlußleitungen 40 für die Sensorik sind über die Kabelführung 36 ebenso nach außen geführt wie Anschlußleitungen 38 für die Phasenwicklungen 20.

Zwischen dem Gehäusedeckel 12 und dem Gehäusekörper 10 ist eine Membran 50 eingefügt, die einen Raum 52 zur Aufnahme des Elektromotors von einem Ausgleichsraum 54 im Inneren des Motorgehäuses trennt. Während der Raum 52 zur Aufnahme des Elektromotors durch den Gehäusekörper 10, die Lager 30, 32, den B-Flansch 34 und die Membran 50 gegenüber der Umgebung weitgehend abgedichtet ist, ist der Ausgleichsraum 54 zur Umgebung hin offen. Hierzu sind in dem Gehäusedeckel 12 mehrere (vorzugsweise mindestens zwei) Nuten 56, 58 oder Bohrungen ausgebildet, die eine Verbindung des Ausgleichsraums 54 zur Umgebung schaffen. Die Membran 50 trennt nicht nur den Raum 52 zur Aufnahme des Elektromotors von dem Ausgleichsraum 54, sondern bildet auch an den Verbindungsflächen von Gehäusekörper 10, B-Flansch 34 und Gehäusedeckel 12 eine Dichtung zwischen diesen, die verhindert, daß Flüssigkeit oder andere Fremdstoffe in den Raum 52 zur Aufnahme des Elektro-

motors eindringen. Die Membran kann aus einem Elastomer oder einem anderen undurchlässigen oder semipermeablen Werkstoff gebildet sein, wobei dieser Werkstoff so beschaffen sein muß, daß keine Flüssigkeit, Luft oder andere Medien von dem Ausgleichsraum 54 in den Raum 52 zur Aufnahme des Elektromotors gelangen. An dem Gehäusedeckel 12 können, wie
5 in Fig. 1 gezeigt, Vorsprünge, Stege, Rippen 60 oder andere Mittel zur Lagefixierung und Führung der Membran 50 bei Auslenkung der Membran vorgesehen sein.

Die Kabelführung 36 kann als ein Wellrohr oder durch eine andere, an sich bekannte Kabelanbildung gebildet sein. Vorzugsweise ist die Kabelführung 36 gegen den Gehäusedeckel 12 und den Gehäusekörper 10 über eine Dichtung abgedichtet, die mit der Membran 50 einteilig, als seitliche Verlängerung dieser Membran ausgebildet ist. Alternativ ist die Dichtung
10 der Kabelführung 36 aus demselben Material wie die Membran 50 jedoch als getrenntes Bauteil ausgebildet. Auch andere, im Stand der Technik an sich bekannte Dichtungen können vorgesehen werden.

Die Membran 50 dient, wie oben erläutert, zur Abtrennung des Raums 52 zur Aufnahme des Elektromotors von dem Ausgleichsraum 54 innerhalb des Motorgehäuses. Während der Raum
15 52 zur Aufnahme des Elektromotors auf der Abtriebsseite zum Motorgetriebe hin mittels einer Radialwellendichtung 59 gegen das Eindringen von Getriebeöl abgedichtet ist, ist der Ausgleichsraum 54 zur Umgebung über die Nuten 56, 58 sowie eine Bohrung 57 offen. Da der Raum 52 zur Aufnahme des Elektromotors nicht vollständig gegenüber der Umgebung abgedichtet werden kann, besteht bei plötzlichen Druckänderungen innerhalb des Motors aufgrund von schockartigen Temperaturänderungen, insbesondere in dem Fall, daß der Motor in
20 Wasser eintaucht, die Gefahr, daß Wasser in den Motorinnenraum 52 angesaugt wird. Um dies zu verhindern, schafft die Erfindung durch Einfügen der Membran 50 den Druckausgleichsraum 54, der einen übermäßigen Unterdruck oder auch Überdruck im Motorraum 52
25 ausgleicht.

In der Praxis kann bei Elektromotoren, die als Getriebeschaltmotoren, Lenkkraftmotoren, Pumpenmotoren oder dergleichen in Geländefahrzeugen eingesetzt werden, eine plötzliche Temperaturänderung von 30% bis 40% auftreten. Wenn beispielsweise die Motorbetrieb-

stemperatur 398 Kelvin beträgt und der Elektromotor in Eiswasser mit einer Temperatur von 278 Kelvin eintaucht, ergibt sich eine Druckänderung gemäß der folgenden Formel:

$$P1/P2 = T1/T2 \approx 0,70$$

was bei konstantem Volumen einem Druckabfall von etwa 30% entspräche. Um diesen Druckabfall im Motorinnenraum 52 bei schlagartiger Abkühlung des Elektromotors auszugleichen, muß das Volumen des Motorinnenraums 52 entsprechend verkleinert und somit das Ausgleichsvolumen 54 entsprechend vergrößert werden. Da das Ausgleichsvolumen 54 mit der Umgebung in Verbindung ist, kann ohne weiteres ein Druckausgleich zur Umgebung erfolgen, indem über die Nuten 56, 58 Luft und/oder Wasser in den Ausgleichsraum 54 gesaugt werden und dieser sich ausdehnt. Bei geeigneter Anordnung der Nuten 56, 58 am Motorgehäuse kann sichergestellt werden, daß eventuell angesaugtes Wasser wieder abfließt, wenn der Druckausgleich hergestellt ist und das Fahrzeug das Wasser verlassen hat.

Je nach Anwendungsfall und Dimensionierung des Elektromotors kann die Membran 50 an anderer Stelle angeordnet sein, um ein relativ größeres Ausgleichsvolumen 54 vorzusehen. Sie kann auch anders geformt sein als in der gezeigten Ausführungsform.

Ein besonderer Vorteil der Erfindung besteht darin, daß die Membran 50 sowohl die Trennung von Motorraum 52 und Ausgleichsraum 54 realisiert als auch eine Dichtfunktion zur Abdichtung des Gehäusedeckels 12 auf dem Gehäusekörper 10 und dem B-Flansch 34 realisiert. Zusätzlich kann die Membran 50 auch die Kabelführung 36 abdichten und eine Zugentlastung der Kabelführung bilden.

Fig. 2 und 3 zeigen eine geschnittene perspektivische Darstellung sowie eine perspektivisch Explosionsdarstellung des Motorgehäuses gemäß der Erfindung zur weiteren Veranschaulichung derselben. Wie in diesen Figuren gezeigt, umfaßt das Motorgehäuse einen Gehäusekörper 10, an den der A-Flansch 14 angeformt ist. Der B-Flansch 34 ist an dem gegenüberliegenden Stirnende des Gehäusekörpers 10 in diesen eingesetzt. Er trägt eine Sensorplatine 42. Das Gehäuse wird durch den Gehäusedeckel 12 abgeschlossen, wobei die Membran 50 den

Ausgleichsraum zwischen Membran 50 und Gehäusedeckel 12 von dem Motorraum zwischen Membran 50 und Gehäusekörper 10 trennt.

An der Membran 50 ist ferner ein Dichtring 62 angeformt, der die Kabelführung 36 gegen den Gehäusekörper 10 und den Gehäusedeckel 12 abdichtet. Bei der gezeigten Ausführungsform ist die Kabelführung 36 durch ein Wellrohr gebildet, in das eine elastische Stopfbuchse 64 eingesetzt ist, die der Fixierung und Abdichtung von Kabeln und Leitungen zur Verbindung mit dem Elektromotor dient. Die Membran 50 und der Dichtungsring 62 bilden eine dichte Verbindung zwischen Gehäusedeckel 12 und Gehäusekörper 10 und schaffen gleichzeitig eine Zugentlastung der Kabelführung 36. Dadurch wird eine schalenförmige, formflüssige Zugentlastung der Kabelführung sowie eine einfache und sichere Montage derselben ermöglicht. Insbesondere ist dadurch eine Vormontage der für den Elektromotor notwendigen Kabel und Leitungen mit Steckerleisten, Kabelschuhen und dergleichen möglich, ohne daß diese einzeln durch ein Loch im Motorgehäuse oder eine Kabelverschraubung geführt werden müssen.

Die weiteren Merkmale und Funktionen des erfindungsgemäßen Motorgehäuses sind wie mit Bezug auf Fig. 1 beschrieben.

Der erfindungsgemäße Elektromotor wird vorzugsweise als Hilfsmotor für die Lenkkraftunterstützung, eine Kühlpumpe, eine Getriebschaltung oder dergleichen in Kraftfahrzeugen und insbesondere in Geländefahrzeugen eingesetzt, in denen solche Motoren besonders großen Temperaturschwankungen und widrigen Umwelteinflüssen ausgesetzt sind.

Die erfindungsgemäße Membran 50, welche den Motorraum 52 von dem Ausgleichsraum 54 trennt besteht aus einem elastischen Material, wie einem Elastomer, z.B. NBR, EPDM, FKM, oder einem semipermeablen Material, das jedoch eine ausreichende Widerstandsfähigkeit bei hohen Drücken und Temperaturen haben muß. Auch die Verwendung einer PTFE-Membran oder einer Membran aus einem ähnlichen Material ist denkbar. Die Membran stellt sicher, daß der Motorraum abgedichtet ist und keine Fremdkörper und insbesondere Flüssigkeiten in den

Motor eindringen können. Bei Verwendung eines semipermeablen Materials kann jedoch Flüssigkeit vom Motorraum 52 in den Ausgleichsraum 54 gelangen.

Die in der vorstehenden Beschreibung, den Ansprüchen und den Zeichnungen offenbarten Merkmale können sowohl einzeln als auch in beliebiger Kombination für die Verwirklichung
5 der Erfindung in den verschiedenen Ausgestaltungen von Bedeutung sein.

M30274(L)

Minebea Co. Ltd., a Japanese Corporation

5

Bezugszeichenliste

	10	Gehäusekörper
	12	Gehäusedeckel
10	14	Flansch
	16	Stator
	18	Statorkörper
	20	Phasenwicklungen
	22	Rotor
15	24	Welle
	26	Rotormagnet
	28	Eisenrückschluß
	30, 32	Wälzlager
	34	Flansch
20	36	Kabelführung
	38, 40	Leitungen
	42	Sensorplatine
	44	Signalgebereinrichtung
	48	Trägerbauteil
25	50	Membran
	52	Motorraum
	54	Ausgleichsraum
	56, 58	Nuten
	57	Bohrung
30	59	Radialwellendichtung
	60	Rippen
	62	Dichtungsring
	64	Stopfbuchse

BOEHMERT & BOEHMERT

ANWALTSSOZIELTÄT

Boehmert & Boehmert · P.O.B. 15 03 08 · D-80043 München

Deutsches Patent- und Markenamt
Zweibrückenstraße 12
80297 München

DR. ING. KARL BOEHMERT, PA (1899-1972)
DIPLO.-ING. ALBERT BOEHMERT, PA (1902-1993)
WILHELM J. H. STAHLBERG, RA, Bremen
DR.-ING. WALTER HOORMANN, PA*, Bremen
DIPLO.-PHYS. DR. HEINZ GODDAR, PA*, München
DR.-ING. ROLAND LIESEGANG, PA*, München
WOLF-DIETER KUNTZE, RA, Bremen, Alicante
DIPLO.-PHYS. ROBERT MÜNZHUBER, PA (1933-1992)
DR. LUDWIG KOUKER, RA, Bremen
DR. (CHEM.) ANDREAS WINKLER, PA*, Bremen
MICHAELA HUTH-DIERIG, RA, München
DIPLO.-PHYS. DR. MARION TONHARDT, PA*, Düsseldorf
DR. ANDREAS EBERT-WEIDENFELDER, RA, Bremen
DIPLO.-ING. EVA LIESEGANG, PA*, München
DR. AXEL NORDMANN, RA, Berlin
DIPLO.-PHYS. DR. DOROTHEE WEBER-BRULS, PA*, Frankfurt
DIPLO.-PHYS. DR. STEFAN SCHOHE, PA*, München
DR.-ING. MATTHIAS PHILIPP, PA*, Bielefeld
DR. MARTIN WIRTZ, RA, Düsseldorf
DR. DETMAR SCHÄFER, RA, Bremen
DR. JAN BERND NORDMANN, LL.M., RA, Berlin
DR. CHRISTIAN CZYCHOWSKI, RA, Berlin
DR. CARL-RICHARD HAARMANN, RA, München
DIPLO.-PHYS. CHRISTIAN W. APPELT, PA*, München
DIPLO.-PHYS. DR.-ING. UWE MANASSE, PA*, Bremen
DIPLO.-PHYS. DR. THOMAS L. BITTNER, PA*, Berlin
DR. VOLKER SCHMITZ, M. Sc. (Oxford), RA, München, Paris
DIPLO.-BIOL. DR. JAN B. KRAUSS, PA*, Berlin

PROF. DR. WILHELM NORDMANN, RA, Potsdam
DIPLO.-PHYS. EDUARD BAUMANN, PA*, Hohenkirchen
DR.-ING. GERALD KLOPFSCH, PA*, Düsseldorf
DIPLO.-ING. HANS W. GROENING, PA*, München
DIPLO.-ING. SIEGFRIED SCHIRMER, PA*, Bielefeld
DIPLO.-PHYS. LORENZ HANENWINKEL, PA*, Paderborn
DIPLO.-ING. ANTON FREIHERR RIEDERER V. PAAR, PA*, Landshut
DIPLO.-ING. DR. JAN TÖNNIES, PA, RA, Kiel
DIPLO.-PHYS. CHRISTIAN BIEHL, PA*, Kiel
DR. ANKE NORDMANN-SCHIFFEL, RA*, Potsdam
DR. KLAUS TIM BROCKER, RA, Berlin
DR. ANDREAS DUSTMANN, LL.M., RA, Potsdam
DIPLO.-ING. NILS T.F. SCHMID, PA*, München, Paris
DR. FLORIAN SCHWAB, LL.M., RA*, München
DIPLO.-BIOCHEM. DR. MARKUS ENGELHARD, PA, München
DIPLO.-CHEM. DR. KARL-HEINZ B. METTEN, PA*, Frankfurt
DIPLO.-ING. DR. STEFAN TARUTTIS, PA*, Düsseldorf
PASCAL DECKER, RA, Berlin
DIPLO.-CHEM. DR. VOLKER SCHOLZ, PA, Bremen
DIPLO.-CHEM. DR. JÖRK ZWICKER, PA, München
DR. CHRISTIAN MEISSNER, RA, München

In Zusammenarbeit mit/in cooperation with
DIPLO.-CHEM. DR. HANS ULRICH MAY, PA*, München

PA - Patentanwalt/Patent Attorney
RA - Rechtsanwalt/Attorney at Law
* - European Patent Attorney
□ - Maître en Droit
° - Licencié en Droit
○ - Diplôme d'Etudes Approfondies en Conception de Produits et Innovation
Alle zugelassen zur Vertretung vor dem Europäischen Markenamt, Alicante
Professional Representation at the Community Trademark Office, Alicante

Ihr Zeichen
Your ref.

Ihr Schreiben
Your letter of

Unser Zeichen
Our ref.

München,

Neuanmeldung

M30274(L)

21. Januar 2003

Minebea Co., Ltd. a Japanese Corporation
18F Arco Tower
1-8-1 Shimo-Meguro
Meguro-ku
Tokyo 153 0064
Japan

Motorgehäuse für einen Elektromotor

10

Patentansprüche

1. Motorgehäuse für einen Elektromotor mit einem Gehäusekörper (10), der einen Raum (52) zur Aufnahme des Elektromotors eingrenzt, und einer flexiblen Trennwand (50) in dem Gehäusekörper (10), die einen Ausgleichsraum (54) von dem Raum (52) zur Auf-

- 21.357 -

Pettenkoferstraße 20-22 · D-80336 München · P.O.B. 15 03 08 · D-80043 München · Telefon +49-89-559680 · Telefax +49-89-347010

MÜNCHEN · BREMEN · BERLIN · DÜSSELDORF · FRANKFURT · BIELEFELD · POTSDAM · KIEL · PADERBORN · LANDSHUT · HOHENKIRCHEN · ALICANTE · PARIS

<http://www.boehmert.de>

e-mail: postmaster@boehmert.de

nahme des Elektromotors abgrenzt, wobei der Ausgleichsraum (54) mit der Umgebung verbunden ist.

2. Motorgehäuse nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die flexible Trennwand (50) durch eine Membran gebildet ist.
- 5 3. Motorgehäuse nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Gehäusekörper (10) durch einen Gehäusedeckel (12) verschlossen ist und die flexible Trennwand (50) zwischen den Gehäusekörper (10) und den Gehäusedeckel (12) eingefügt ist.
- 10 4. Motorgehäuse nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Ausgleichsraum (54) zwischen dem Gehäusedeckel (12) und der flexiblen Trennwand (50) gebildet ist und daß in dem Gehäusedeckel (12) ein Durchgang (56, 58) zur Verbindung des Ausgleichsraumes (54) mit der Umgebung ausgebildet ist.
- 5 5. Motorgehäuse nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß in dem Gehäusedeckel (12) wenigstens zwei Durchgänge (56, 58) zur Verbindung des Ausgleichsraumes (54) mit der Umgebung ausgebildet sind.
- 15 6. Motorgehäuse nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Durchgänge (56, 58) durch Nuten oder Bohrungen in dem Gehäusedeckel gebildet sind.
7. Motorgehäuse nach einem der Ansprüche 3 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die flexible Trennwand (50) eine Dichtung zwischen dem Gehäusekörper (10) und dem Gehäusedeckel (12) bildet.
- 20 8. Motorgehäuse nach einem der Ansprüche 3 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß der Gehäusedeckel (12) Mittel (60) zur Lagefixierung und Führung der flexiblen Trennwand (50) bei Verformung der Trennwand (50) aufweist.
- 25 9. Motorgehäuse nach einem der Ansprüche 3 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen dem Gehäusekörper (10) und dem Gehäusedeckel (12) eine Kabelführung (36) vorgesehen ist, die Leitungen (38, 40) zur Verbindung mit dem Elektromotor aufnimmt,

und daß die flexible Trennwand (50) eine Dichtung zwischen der Kabelführung (36) und dem Gehäusekörper (10) und/oder dem Gehäusedeckel (12) bildet.

10. Elektromotor mit einem Stator (16) und einem Rotor (22), die in einem Motorgehäuse nach einem der vorangehenden Ansprüche eingeschlossen sind.

5 11. Material der Membran, semipermeabel

M30274(L)

Minebea Co. Ltd., a Japanese Corporation

5

Zusammenfassung

10 Motorgehäuse für einen Elektromotor mit einem Gehäusekörper, der einen Raum zur Aufnahme des Elektromotors eingrenzt, und einer flexiblen Trennwand in dem Gehäusekörper, die einen Ausgleichsraum von dem Raum zur Aufnahme des Elektromotors abgrenzt, wobei der Ausgleichsraum mit der Umgebung verbunden ist.

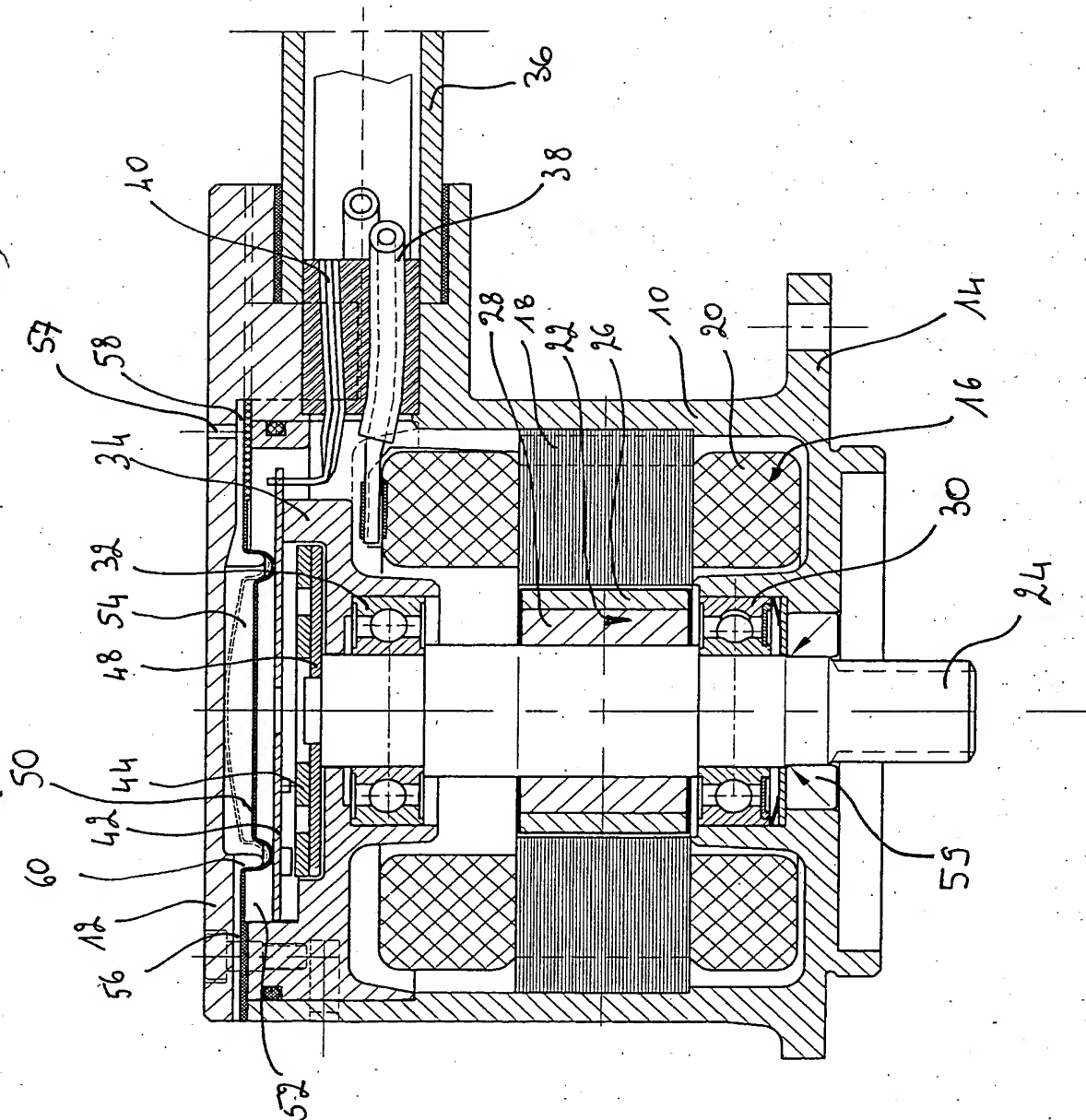


Fig. 1

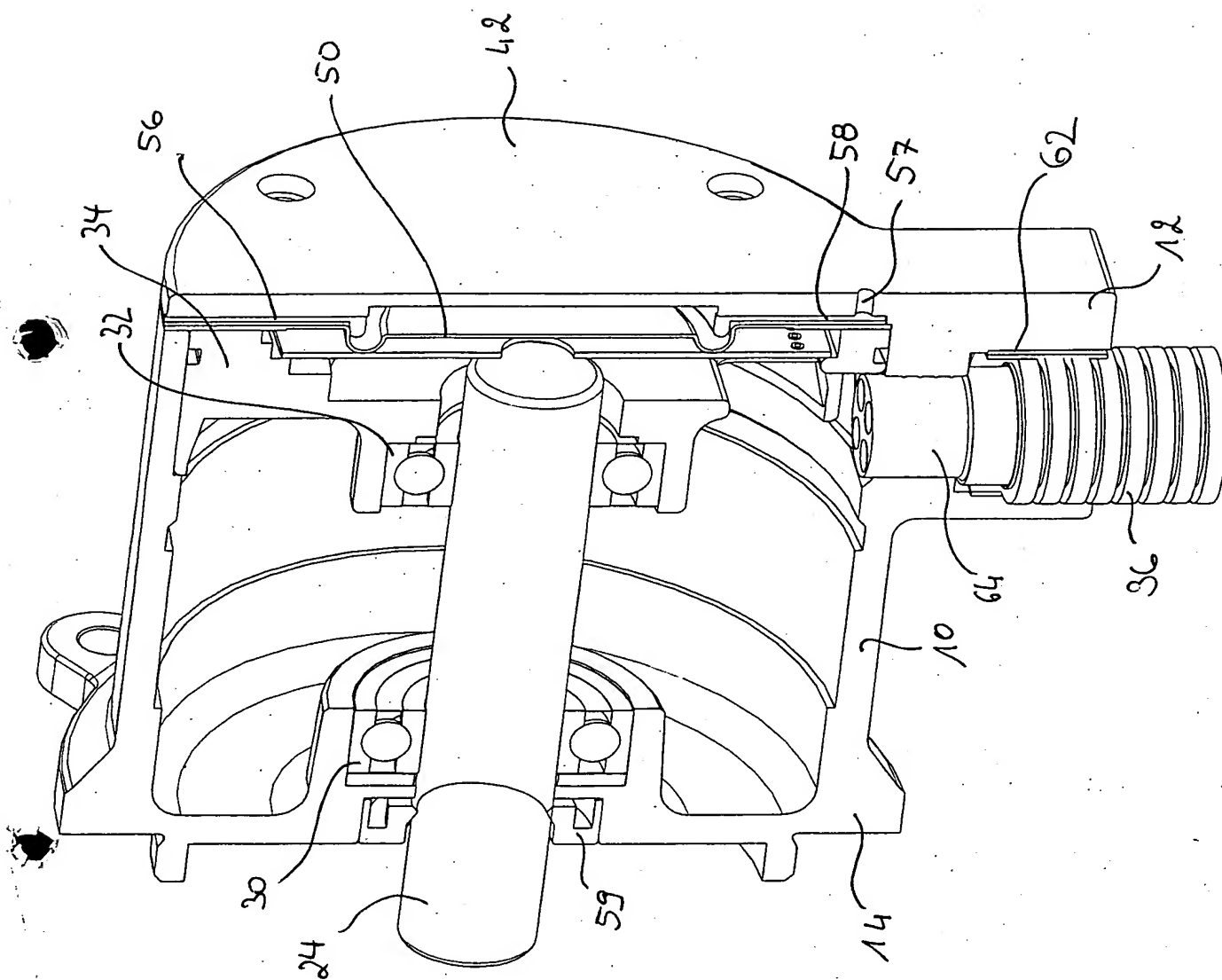


Fig. 2

3/3

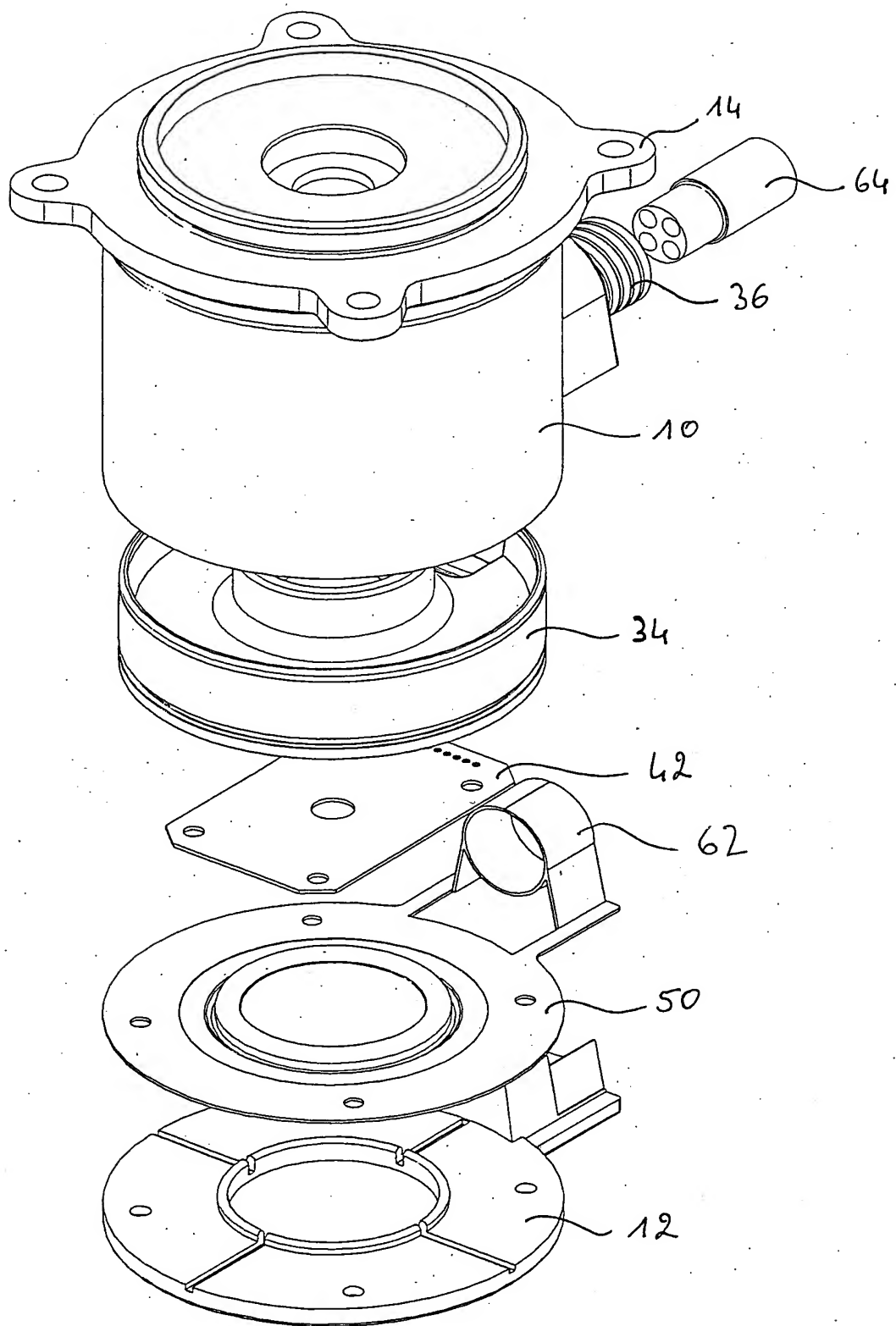


Fig. 3